

<http://www.zeit.de/auto/2013-04/ford-fließband-massenproduktion>

Autos am laufenden Band

Vor 100 Jahren führte Ford die Massenproduktion am Fließband ein. Der Traum vom Volksauto wurde Realität, als Alptraum prangerten Kritiker die Arbeitsbedingungen an. von Wolfram Nickel

27. April 2013 12:53 Uhr [2 Kommentare](#)

[schließen](#)

[PDF](#)

[Speichern](#)

[Mailen](#)

[Drucken](#)

[Twitter](#)

[Facebook](#)

[Google +](#)



Fließbandproduktion des Model T bei Ford, 1913 (Archivbild) | © Ford

Wenig hat die Welt so verändert wie die Erfindung des Automobils im Jahr 1885. Für den Großteil der Bevölkerung bezahlbar wurde es aber erst durch den konsequenten Einsatz des Fließbandes vor genau 100 Jahren durch [Henry Ford](#). Er perfektionierte die Massenfertigung mit dem Ergebnis, dass sein legendäres Model T zu erschwinglichen Preisen millionenfach zuerst [Amerika](#), dann weitere Kontinente eroberte.

Heute ist die standardisierte Volumenproduktion mit Fließband aus den großen Autofabriken nicht mehr wegzudenken. Doch Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts wurde tatsächlich noch jedes Fahrzeug komplett zusammengebaut, bevor die Arbeit am nächsten Automobil begann. Leisten konnten sich die frühen Motorkutschen deshalb nur die Reichen und Mächtigen.

Anzeige

<div></div>

Für den amerikanischen Automobilkonstrukteur Ransome Eli Olds war das Anlass, im Jahre 1901 eine Fließbandfertigung zu adaptieren, so wie er sie in den Konserven- und Fleischfabriken Chicagos kennengelernt hatte. Das Material zwischen den einzelnen Arbeitsplätzen wurde über ein Band transportiert, und jedem in seinem Verlauf positionierten Arbeiter wurde eine Aufgabe zugeteilt, die immer und immer wieder wiederholt wurde.

Preis fiel um fast 40 Prozent

In ähnlicher Form hatte sich der Amerikaner Oliver Ewans das Band bereits 1790 für eine Getreidemühle patentieren lassen – groß raus kam das Fließband aber erst mit Olds' Konkurrent Henry Ford, als dieser 1913 die Akkordfertigung für das seit 1908 gefertigte T-Modell einführte. Die Produktionszeit für ein Auto verringert sich von zwölf Stunden auf 93 Minuten. Heute ist Olds vergessen, zumindest in Deutschland.

Die Fließbandherstellung bei [Ford](#) brachte Kostenvorteile, die die Verkaufspreise nach unten drückten: 1911 kostete das Model T noch 780 US-Dollar, 1914 nur noch 490 Dollar. So konnten sich sogar einfache, aber gut bezahlte Ford-Arbeiter mit dem Einsatz von 98 Tageslöhnen eine "Tin Lizzy" leisten. Fords Fertigungsrevolution sorgte für einen nie geahnten Autoboom. Als das Fließband anlief, betrug der gesamte Fahrzeugbestand in den [USA](#) nur 900.000 Einheiten, 1927 rollten dagegen bereits 20 Millionen Autos über Amerikas Straßen.

Dass Ford das Model T so günstig anbieten konnte, lag aber nicht allein am perfektionierten Fließband. Henry Ford schaffte die erste durchrationalisierte Produktionskette vom Rohstoffeinkauf bis zur Fahrzeugauslieferung. Hinzu kamen Anfänge einer Just-in-Time-Produktion, bei der die benötigten Materialien immer nur in den gerade erforderlichen Mengen passgenau zum Zeitpunkt des Verbrauchs angeliefert werden. Dadurch wurde teure und aufwendige Lagerhaltung überflüssig, wie Ford schon 1922 in seinen Lebenserinnerungen erläuterte.